

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 25

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

kurzen Halte zum Reinigen des Feuers, kontinuierlich gepflegt werden.

Die Bearbeitung des Ackerbodens, das ist die Pulverisierung und Durchmischung der Erde mit eventuell vorher aufgebrachtem Dünger, ist eine sehr vollkommene. Ein hinter dem Pfluge hergezogener, pfadschlittenartiger Rechen streicht die zerkleinerte Erde wieder eben. Die Maschine hat in einem Messversuch vor einer Kommission der „Société Khédiviale d'agriculture“ in hartem, trockenem Boden in einer Stunde 6700 m² Ackerland auf 22 cm Tiefe umgepflügt. Auf der Mailänder Ausstellung wurde sie der landwirtschaftlichen Jury im Betriebe vorgeführt und hat die goldene Medaille erhalten.

Die hauptsächlichsten Konstruktionsdaten der Maschine sind die folgenden:

	grosse Maschine	kleine Maschine
1. Kessel:		
Heizfläche total	30 m ²	20 m ²
Rostfläche	0,6 m ²	0,46 m ²
Kesseldruck	12 Atm.	13 Atm.
2. Dampfmaschine:		
Zylinderdurchm. Hochdruck	180 m/m	160 m/m
„ Niederdruck	280 m/m	250 m/m
Gemeinsamer Hub	300 m/m	280 m/m
Minutliche Umdrehungszahl	300	320
3. Fahrzeug:		
Radstand	3400 m/m	3300 m/m
Durchm der Hinterräder	1800 m/m	1700 m/m
Geschwindigkeit der Vorwärtsbewegung	0,52 m-Sek.	0,54 m-Sek.
Wasservorrat	1300 Liter	1000 Liter
Kohlevorrat	350 kg	350 kg
4. Pflug:		
Zahl der Messerräder	6	4
Minutliche Umdrehungszahl der Messerräder	30	30
Nützliche Arbeitsbreite	3300 m/m	2250 m/m
Maximale Arbeitstiefe	35 cm	32 cm

Der neue Dampfplflug ist S. E. Boghos Pascha Nubar in Kairo in allen Kulturstaaten patentiert worden. S.

Miscellanea.

Strassenbrücke über das Sittertobel bei Gmünden (Appenzel A.-Rh.). Nachdem die Landsgemeinde am 29. April 1906 die Erstellung einer neuen Gmündertobelbrücke im ungefähren Kostenbetrag von 300 000 Fr. gutgeheissen hatte, beauftragte die Landes-Bau- und Strassenkommission von Appenzel A.-Rh. Herrn Professor E. Mörsch in Zürich, in Verbindung mit dem Kantonsingenieur bezügliche Projekte auszuarbeiten. Da von dem Bau einer steinernen Brücke aus Mangel an geeignetem Baumaterial abgesehen werden musste, andererseits die bei eisernen Brückenkonstruktionen erforderlichen Instandhaltungsarbeiten vermieden werden sollten, arbeitete Professor Mörsch einen Entwurf aus für eine Brücke in armiertem Beton, mit der das Tobel durch einen eingespannten Bogen ohne Gelenk von 79 m Lichtweite und 26,5 m Pfeilhöhe überspannt werden soll. Die Fahrbahn liegt über den Seitenöffnungen horizontal und steigt über dem grossen Bogen beiderseits mit $\frac{1}{2}\%$ an; ihre Breite ist mit 6,9 m zwischen den Geländern vorgesehen. Zur Armierung des Bogens, dessen Abmessungen übrigens genügen würden, um auch ohne solche die nötige Sicherheit zu bieten, sind 28 mm starke Rundstabe in 50 cm Abstand am Rücken und in der Leibung des Gewölbes in Aussicht genommen. Wir enthalten uns, auf das Projekt hier näher einzugehen, in der Meinung, nach Ausführung des Objektes unsern Lesern eine eingehende Darstellung desselben bringen zu können.

Die Eingangs genannte Kommission ersuchte Herrn Obergeringenieur-Stellvertreter der S. B. B., E. Elsker in Bern, um eine Begutachtung des Projektes. Dieser stimmte in seiner einlässlichen Begründung sowohl der vorgeschlagenen Bauweise, wie auch der Berechnung und den Details des Entwurfes in jeder Hinsicht zu. Ein Vergleich, den er zwischen vier nachträglich eingelaufenen Offerten für eiserne Bogenbrücken von annähernd gleicher Stützweite und dem Projekte Mörsch anzustellen in der Lage war, zeigte, dass auch die Eisenkonstruktionen den Kostenpreis, der für die Baute in armiertem Beton ausgerechnet war, nahezu erreichten. Dieser Kostenbetrag beziffert sich rund auf:

1. Widerlager, Ufergewölbe und Pfeiler samt Fahrbahn	145 000 Fr.
2. Grosser Bogen samt Fahrbahn	90 000 »
3. Lehrgerüst	120 000 »
4. Verschiedenes und Unvorhergesehenes	30 000 »

Im Ganzen somit auf 385 000 Fr.

Auf Grund der Vorlage und dieses Gutachtens hat die Kommission das Projekt von Prof. Mörsch einstimmig zur Ausführung empfohlen, worauf der Bau der Brücke nach demselben von der Regierung ebenso einmütig dem Kantonsrat beantragt worden ist.

Schweizerischer Bundesrat. Die Bundesversammlung wählte zum Bundespräsidenten für 1907 Herrn Bundesrat *Eduard Müller* und zum Vizepräsidenten Herrn Bundesrat *Ernst Brenner*. In seiner Sitzung vom 16. Dezember d. J. hat der Bundesrat die Departements für das nächste Jahr wie folgt unter seine Mitglieder verteilt.

	Vorsteher:	Stellvertreter:
Departement des Auswärtigen	HH. Bundespräsident Müller	Brenner
» » Internen	» Bundesrat Ruchet	Zemp
Justiz- und Polizeidepartement	» » Brenner	Comtesse
Militärdepartement	» » Forrer	Müller
Finanz- und Zolldepartement	» » Comtesse	Ruchet
Handels-, Industrie- und Landwirtschaftsdepartement	» » Deucher	Forrer
Post- u. Eisenbahndepartement	» » Zemp	Deucher

Eidgenössische Wasserrechtsgesetzgebung. (Band XLVII, Seite 110; Band XLVIII, S. 174, 243). Die vom Bundesrat bestellte Kommission zur Vorberatung der Wasserrechtsfragen bezw. zur Formulierung des neuen Artikels der Bundesverfassung nebst Ausführungsgesetz ist auf Mittwoch den 9. Januar 1907 nach Bern einberufen.

Eidgenössisches Polytechnikum. Professor Dr. A. Stodola am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich erhielt von der Akademie der Wissenschaften in Paris den Preis Clunex für 1906 im Betrage von 2500 Franken zuerkannt für seine Arbeit über die Dampfturbinen.

Konkurrenzen.

Universität Sofia. (Seite 281). Das bulgarische Ministerium gibt bekannt, dass der Einlieferungstermin in diesem internationalen Wettbewerbe um drei Monate verschoben wurde. Die Pläne müssen demnach bis spätestens 1./14. Juli 1907 eingesandt sein.

Nekrologie.

† **Jacques Bosch.** Am 13. Dezember starb in Longeville (Département Meuse) Ingenieur Jacques Bosch aus Zürich, technischer Direktor der Ateliers de la Société française des Moteurs Diesel, im Alter von nur 43 Jahren.

Nachdem Bosch die Schulen seiner Vaterstadt Zürich absolviert hatte, machte er in der ehemaligen «Neumühle» eine praktische Lehrzeit als Mechaniker durch. Von 1884 bis 1887 besuchte er die mechanisch-technische Abteilung des eidgenössischen Polytechnikums und trat nach Abschluss seiner Studien als Betriebsingenieur in die Papeterie Jean d'heures in Sandrupt (Département Meuse) ein, in welcher Stellung er bis 1891 verblieb. In diesem Jahre engagierte ihn die Papeterie Viscaina in Bilbao als Bauleiter für die Einrichtung einer neuen Papierfabrik. Nach Fertigstellung dieser Anlage kehrte Bosch im Jahre 1895 wieder nach Frankreich zurück, um in Nancy die Leitung der Erweiterungsarbeiten für die elektrotechnische Fabrik Henrion zu übernehmen.

Seine anerkannte Tüchtigkeit im Bau und Betrieb von Papierfabriken veranlasste aber seine früheren Chefs bald, ihn wieder zurückzurufen und ihm die technische Leitung der Papeterie Jean d'heures zu übertragen.

Als dann im Jahre 1899 die französische Dieselmotoren-Gesellschaft gegründet wurde, berief diese als technischen Leiter der neu zu erstellenden Fabrik in Longeville Herrn Bosch, der den Gründern des neuen Unternehmens aus seiner bisherigen Tätigkeit als tüchtiger, pflichtgetreuer Ingenieur bekannt war. Bosch hat dann die ganze Entwicklungsgeschichte des Dieselmotorenbaues durchgekostet. Er hat dabei, man darf es wohl sagen, sein Leben fürs Geschäft geopfert, indem er sich keine Erholung von den vielen geschäftlichen Aufregungen gönnte. Unmittelbar bevor ihn seine letzte Krankheit ergriff, hatte er einen schönen Erfolg seiner rastlosen Tätigkeit zu verzeichnen. Auf Grund der von der französischen Marineverwaltung vorgenommenen Proben wurde seinem Geschäfte von dieser Verwaltung ein grösserer Auftrag erteilt, dessen Durchführung Bosch jedoch nicht mehr erleben sollte. Eine kurze aber heftige Lungenentzündung machte seinem rastlosen Leben allzufrüh ein Ende. Auf seinen Wunsch wurde er in seiner von ihm so innig geliebten Vaterstadt Zürich beigesetzt. Er ruhe in Frieden!